



DEVELOPPEMENT DURABLE

À l'échelle d'une planète dont l'équilibre naturel est plus que jamais menacé par la pollution et le réchauffement climatique, la Corse, souvent louée pour son environnement préservé, peine pourtant à s'inscrire dans un modèle pleinement vertueux et exemplaire, au regard de l'énergie, des déchets, des transports, de l'aménagement et de la consommation

Laure Filippi

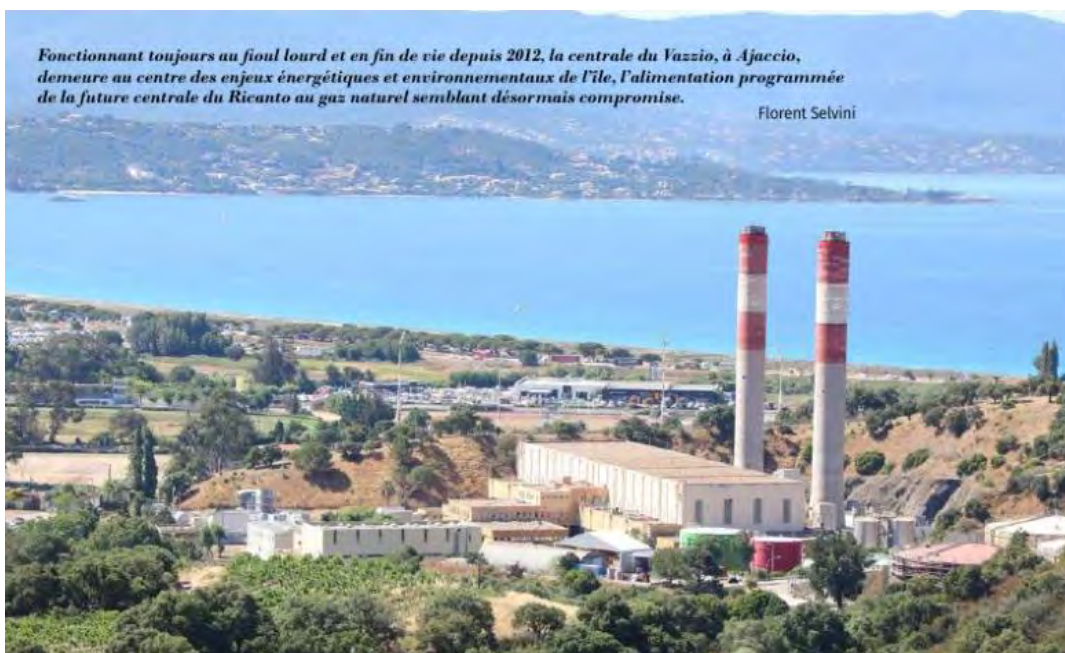
Maintenant ou jamais pour le climat. Mais « jamais » est dans trois ans. Dans le dernier volet de son sixième rapport, publié le 4 avril dernier, le Giec (groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) mettait l'accent sur les solutions à mettre en place pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. En août dernier, les conclusions du premier volet de ce rapport faisant autorité, rédigé par 270 scientifiques de 67 pays et validé par les 195 pays membres, avaient alerté quant à l'accélération du réchauffement climatique et l'inadéquation des moyens mis en œuvre, signe d'un « *manque de volonté politique* ». Prenant pour exemple le non-respect des engagements de Glasgow 2021 lors de la COP 26 en matière de doublement des budgets pour lutter contre le réchauffement. Dans la perspective, impérieuse pour conserver un monde « viable », de limiter le réchauffement planétaire à 1,5 °C, le Giec s'est penché sur plusieurs secteurs, dont celui de l'énergie, où il est préconisé de réduire « *considérablement* » l'utilisation des combustibles fossiles, de procéder à une électrification « *d'envergure* », d'améliorer le rendement énergétique et d'user de carburants de substitution, afin de réduire de 40 à 70 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Concernant la gestion des déchets, les experts tablent sur une utilisation plus efficace des matériaux pour en arriver au strict minimum, avec une réutilisation et un recyclage des produits. Tandis que l'usage de l'hydrogène est notamment recommandé dans le secteur industriel.

Une indispensable « transition écologique », voulue comme une évolution vers un nouveau modèle de société et de développement qui, en modifiant les modes de vie, de consommation et de production, permette de répondre aux grands enjeux environnementaux qu'est donc le changement climatique, mais aussi la raréfaction des ressources, ou encore la perte accélérée de la biodiversité, ainsi que les risques sanitaires. Selon des études récentes, la pollution causerait ainsi au moins 40 000 morts par an au plan national.

Autant de préoccupations, sinon d'urgences, non moins prégnantes en Corse, où le changement climatique se caractérise par trois facteurs essentiels que sont l'élévation des températures,

Fonctionnant toujours au fioul lourd et en fin de vie depuis 2012, la centrale du Vazzino, à Ajaccio, demeure au centre des enjeux énergétiques et environnementaux de l'île, l'alimentation programmée de la future centrale du Ricanto au gaz naturel semblant désormais compromise.

Florent Selvini



celle du niveau de la mer, et la modification des régimes hydriques. Une île, souvent louée pour son environnement préservé, qui se trouve pourtant aux prises avec de multiples problématiques écologiques et sanitaires. De l'énergie à la crise des déchets, en passant par les transports, l'aménagement et le tourisme, état des lieux, non exhaustif, de la situation et de ses perspectives.

ÉNERGIE

Enjeu majeur du développement durable de l'île, la consommation énergétique augmente de 2 % par an depuis 1990, principalement pour le transport (47 %), le résidentiel (31 %) et le tertiaire (20 %). Alors que l'objectif toujours affiché pour la Corse est celui de l'autonomie énergétique à l'horizon 2050, cette ambition paraît souvent irréaliste, au regard d'un taux de dépendance de 87,5 %, dont 80 % de produits pétroliers, niveau très nettement supérieur à la moyenne française. Reposant sur le fameux « trépied », le dispositif énergétique de l'île intègre le thermique (41,7 %), les liaisons électriques avec l'Italie (30,7 %) et les énergies renouvelables (27,6 %). Selon les données d'EDF datant de 2019, la principale énergie renouvelable du territoire qu'est l'hydraulique représente 17,4 %, suivie par le photovoltaïque (11 %) et l'éolien. Le volume de la production des énergies propres sur l'île représente 340 gigawatts/heure, hors part de l'hydraulique. Une proportion d'énergies renouvelables qui devait atteindre 40 % à l'horizon 2023, selon la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). Document essentiel pour la Collectivité de Corse, son projet de révision a été adopté en avril 2021 par l'Assemblée pour la période 2020-2028, incluant un investissement colossal de près de 4,5 milliards d'euros. Une PPE qui, selon l'exécutif régional, se veut être « une véritable programmation, dont le thème central est la transition vers l'autonomie énergétique à l'horizon 2050, également pensée comme

le moteur de la relance et d'une mutation économique à grande échelle en Corse, et co-élaborée avec les services de l'État au niveau local et gouvernemental ».

Au cœur de cette programmation, l'un des dossiers clefs demeure la question de l'alimentation en gaz naturel des deux centrales électriques de Corse, celle de Lucciana (fonctionnant au fioul léger) et celle du Vazzino, à Ajaccio, toujours alimentée au fioul lourd et en fin de vie depuis 2012. Voté en décembre 2015, le décret initial pour une PPE (suivi d'un protocole d'accord signé en juin 2016), prévoyait l'approvisionnement en gaz naturel dès le début de l'exploitation en 2023 de la future centrale turbine à gaz à cycle combiné du Ricanto. La procédure initiale de dialogue concurrentiel, menée par la DGEC (Direction générale de l'énergie et du climat), n'a pas abouti, avant qu'un appel d'offres pour l'alimentation en gaz d'une centrale diesel ne soit lancé en février 2020. Le projet de révision de la PPE comportant quant à lui la possibilité d'alimenter la future centrale au fioul léger, au biocombustible et au gaz naturel. De quoi inquiéter bon nombre d'observateurs, dont la coordination Terra (regroupant des associations de défense de l'environnement, de préservation de la santé et des collectifs citoyens de toute la Corse), qui redoute l'abandon du gaz naturel à l'instar du cas de la Guyane, autre ZNI (zone non interconnectée d'un point de vue énergétique). « La centrale du Vazzino représente quarante ans de pollution, un facteur cancérigène et mutagène pour la population, pointe ainsi Dominique Lanfranchi, président d'A Sentinella. Il y a beaucoup de bonnes intentions, mais l'Assemblée de Corse se heurte à la puissance de l'État, qui détient le pouvoir de décision au-delà de 8 mégawatts. Un engagement avait été signé avec le président Simeoni et un décret ministériel prévoyait l'alimentation au gaz naturel, mais selon le nouveau projet présenté par EDF, le

biocarburant pourrait le remplacer. Or, le biocarburant est une huile comme le diesel. S'il y a carburant, il y a pollution », ajoute-t-il, comme les représentants d'Aria Linda.

Interpellée en février dernier par le député Paul-André Colombani sur le danger sanitaire de l'utilisation du fioul lourd, situation « indigne d'un pays développé », la ministre de la Transition écologique, Barbara Pompili a effectivement confirmé que le gouvernement envisageait la possibilité d'alimenter la future centrale par des énergies alternatives, dont les biocarburants ou bioliquides à base d'huile de colza. « L'un des enjeux est effectivement la décarbonation et la modernisation des centrales thermiques, et en particulier celle d'Ajaccio. C'est une centrale extrêmement polluante qu'il faut changer (...) Plusieurs options sont sur la table. Pour le gaz à Bastia mais peut-être aussi pour le remplacement du Vazzio, il faut regarder vers les bioliquides par exemple, car il faut aller vite et trouver une solution. Nous finaliserons rapidement les nouvelles orientations pour les partager avec la CdC et l'ensemble des acteurs au sein du comité Energie-Air-Climat de Corse, et la PPE pourra faire alors l'objet d'une révision simplifiée le plus rapidement possible », avait-elle déclaré.

Au-delà des « manœuvres du gouvernement » dénoncées par les associations, la vétusté des installations et le risque de « black-out » (connu lors de l'hiver 2005) sont aussi pointés du doigt. « Avec une population qui devrait, selon les projections, dépasser les 360 000 habitants en 2030 et une fréquentation touristique d'environ 2,5 millions de personnes entre juillet et août, la Corse risque d'arriver rapidement au point de rupture. Les épisodes de crise ne nous touchent plus uniquement l'hiver mais aussi l'été et l'exemple du mois d'août 2021 est malheureusement frappant. Au cours de cette période, EDF SEI a demandé à ses clients de réduire

leur consommation afin d'éviter des délestages. Ceci montre bien les limites de notre capacité de production actuelle et la nécessité d'agir rapidement », soulignaient récemment les représentants du STC EDF. Mettant aussi en cause une politique énergétique dont un tiers de l'approvisionnement passera par l'interconnexion avec l'Italie.

De son côté, Dominique Lanfranchi estime qu'« une réelle autonomie énergétique devrait s'appuyer sur une politique hydraulique, car des efforts ont déjà été faits sur le photovoltaïque. Nous avons les barrages de Calacuccia, Tolla, Sampolo et du Rizzanese, mais il faut une puissance installée pour répondre à la demande, ce qui pourrait passer par des Step (stations de transfert par énergie de pompage, ndlr) », ajoute-t-il. S'opposant par ailleurs aux éoliennes offshore en Méditerranée, « perturbatrices de l'avifaune migratrice et émettrices d'ondes sonores sur un énorme spectre, avec des conséquences directement néfastes sur le climat et la biodiversité sous-marine ».

DÉCHETS

L'un des dossiers, sinon le dossier le plus sensible en termes de transition écologique en Corse, la question de la gestion des déchets n'en finit pas de chercher une sortie de crise. Dans une île confrontée depuis déjà plusieurs années aux limites du tout enfouissement et à la saturation conduisant à la fermeture programmée de ses sites de stockage, le Plan territorial de prévention et de gestion des déchets (PTPGD), qui doit définir une stratégie pour les six à douze ans à venir, reste en suspens, sa mise en application n'étant pas envisagée avant 2023. La création de centres d'enfouissement supplémentaires continue à susciter la polémique, tandis



Dans une île confrontée depuis déjà plusieurs années aux limites du tout enfouissement, la question de la gestion des déchets n'en finit pas de chercher une sortie de crise.
Pierre-Antoine Fournil

que la production de déchets ménagers dans l'île est supérieure de 39 % à la moyenne nationale et qu'elle devrait atteindre 1 235 700 tonnes en 2027.

Après un document présenté en février 2021 et retouché par l'État, l'exécutif régional s'est à nouveau penché sur le problème, axant ses orientations sur une maîtrise publique des déchets et une territorialisation. Définitivement enterrées, les options de l'unité de valorisation énergétique, du tout enfouissement et de l'export ont été supplantées par le choix d'une unité de sur-tri pour la valorisation des Combustibles solides de récupération (CSR), le détournement et la valorisation des biodéchets, l'ouverture de nouveaux centres de stockages de déchets ultimes, avec le développement du tri à la source comme pilier central. Les 19 EPCI sont aussi appelées à poursuivre leur implication en portant un trépied basé sur « le porte-à-porte, la tarification incitative et la territorialisation », selon le président de l'Office de l'environnement, Guy Armanet. Une contractualisation doit à cet égard être privilégiée avec la Collectivité de Corse, qui vient d'inscrire 10 millions d'euros à son budget primitif pour aider les intercommunalités dans ces missions et leur permettre de fournir des sites constructibles au Syvadec pour des plateformes de compostage, des centres de méthanisation et de stockage. Autant d'enjeux qui s'inscrivent

aussi dans un cadre normatif strict. Dont la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) imposant, en 2025, des capacités autorisées « censées être limitées à 50 % des quantités entrantes, soit 90 000 tonnes ».

La loi antigaspillage et économie circulaire (Agec) prévoit quant à elle qu'en « 2035, les déchets ménagers et assimilés (DMA) admis en stockage seront limités à 10 % des DMA produits en masse ».

Question « globale » par excellence, la problématique des déchets, qui « impacte la vie humaine et la biodiversité », impose selon les membres de la coordination Terra, dont Zeru Frazu, de « restructurer fondamentalement le système. Il faut mettre en œuvre les stratégies zéro déchet pour la réduction, le réemploi, la fin des objets jetables à usage unique, les actions en amont sur la production du plastique, la généralisation du compostage des biodéchets alimentaires et des déchets verts de jardin. Il s'agit d'impliquer les citoyens et les collectivités en charge de l'organisation de la gestion, de renoncer aux fausses solutions de tri sur ordures brutes, de traitement thermique (incinération), de la valorisation chimique des déchets plastiques. Cette stratégie conduit à des villes et des communautés plus résilientes, à l'équité sociale et à des environnements plus sains », insistent-ils.

TRANSPORTS

Aérien, maritime, ferroviaire et bien sûr automobile, la problématique des transports est complexe et multiple... À l'échelle des centres urbains, l'orientation des déplacements tend à favoriser les modes de transports « doux », vélos et transports en commun. Des projets innovants émergent aussi, comme le téléporté programmé par la communauté d'agglomération du pays ajaccien à l'entrée de la cité impériale. Limiter la circulation automobile demeure néanmoins complexe dans un contexte marqué par la ruralité et l'extension des périphéries. Mobilisées, les associations environnementales n'ont à cet égard de cesse de dénoncer la gravité de la pollution atmosphérique aux micro-particules. « Les capteurs ne mesurent pas l'intégralité de la pollution, car nous ne disposons pas des outils, tels que les drones ou les logiciels permettant d'évaluer précisément les dispersions de polluants, comment les membres de la coordination Terra. Mais il est certain que les voitures, les avions mais aussi les bateaux, dont les navires de croisières - avec plus de 300 prévus rien qu'à Ajaccio cette année - constituent un problème majeur en terme environnemental et sanitaire. » Sur l'île, notamment dépendante du fret pour ses approvisionnements en marchan-

disé, le volet maritime fait l'objet d'une attention particulière au regard de l'amélioration de la qualité de l'air et de la transition écologique. En vertu de la réglementation de l'Organisation maritime internationale (OMI), depuis le 1^{er} janvier 2020, l'ensemble de la flotte mondiale a dû réduire ses émissions d'oxydes de soufre (SOx), la teneur en soufre dans les carburants marins ayant été abaissée de 3,5 à 0,5 %. Dans les zones spéciales à basses émissions dites zones ECA (Emission control area), la limite en soufre est de 0,1 %. Mesure particulièrement attendue par les militants écologistes, la mer Méditerranée devrait intégrer cette zone dès le 1^{er} janvier 2025.

En attendant, ils dénoncent localement la pollution engendrée par les rejets dans le milieu marin des effluents provenant des scrubbers (filtres) à système ouvert, en dépit de la classification Natura 2000 du golfe d'Ajaccio, ou encore de l'appartenance des côtes corses au sanctuaire Pelagos (pour la protection des mammifères marins entre l'Italie et la France). En décembre dernier, U Levante et Le Garde avaient d'ailleurs pointé du doigt la politique de l'État et l'exemption (limitée au 1^{er} janvier 2026) accordée par la France à cinq navires de la Corsica Linea, quant à l'interdiction de ces rejets à moins de 3 milles nautiques (5,56 kilomètres) de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française. « Il est avéré que ces eaux de la-

vage sont plus acides et plus turbides que l'eau de mer et contiennent en quantités variables des métaux lourds, des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), des nitrates ainsi que les éventuels additifs chimiques utilisés par les scrubbers », dénoncent-ils.

À ce jour, 23 États et 71 ports ont décidé d'interdire les rejets des scrubbers en boucle ouverte dans leurs eaux territoriales ou leurs eaux portuaires. Généralement citée en exemple en termes de transition environnementale, Corsica Linea a quant à elle rappelé être, en termes d'émissions de fumée, « déjà aux normes des zones ECA sur cinq de (ses) navires depuis deux ans ». Et être, avec La Méditerranée, la seule compagnie en France « à avoir des branchements électriques à quai. Malheureusement, on ne peut les utiliser en Corse car il manque les installations ». Tandis que la mise en place d'un dispositif de scrubbers à circuit fermé représenterait un investissement de 2,5 millions d'euros par navire, Corsica Linea a par ailleurs effectué un investissement de 150 millions d'euros pour la construction, en cours dans un chantier naval italien, d'A Galeotta, qui sera le premier navire propulsé au GNL (gaz naturel liquéfié) à desservir la Corse.

Dans l'aérien, la compagnie régionale Air Corsica s'est, de son côté, engagée, avec son plan Ambizione 2025, à améliorer sa performance environnementale (à travers l'éco-pilotage et le guidage satellite, la réduction du poids des avions, la gestion optimisée du carburant, le tri à bord, entre autres). D'autres initiatives « vertes » voient par ailleurs le jour, notamment en lien avec l'hydrogène. Lauréat du prix 2022 du concours des Hydrognées, le projet HyCOR, porté par les sociétés Verso Energy et HyFIT, vise à développer la mobilité ferroviaire, aéronautique, maritime ou fluviale. Selon l'ingénieur Bertrand Ciavaldini, « la Corse est un lieu rêvé pour développer l'hydrogène. Ce petit train, qui nous est cher, est anachronique en termes de technique et de prestations. C'est pourquoi nous souhaitons le dépolluer, lui donner de meilleures performances, le rendre silencieux et constituer un véritable écosystème autour ». En fonction depuis la fin des années 2000, les trains corses - des AMG 800 - dont la durée de vie est de 30 ans, fonctionnent actuellement au gasoil non routier et consomment chacun un litre par kilomètre. Le financement d'un tel projet, s'il voit le jour, pourrait notamment passer par des subventions de l'État, qui a annoncé un plan de 9,2 milliards sur l'hydrogène. Produit grâce à l'électrolyse de l'eau et à partir d'énergies renouvelables, ce gaz fait notamment l'objet d'études scientifiques en vue de la transition vers l'indépendance énergétique des îles telles que la Corse, mais aussi la Réunion et la Polynésie française. Le projet HyLes en étant une illustration. Dans ce cadre, les chercheurs insistent notamment sur le fait que l'hydrogène « est de nature à pallier l'intermittence des énergies solaires et éoliennes, tributaires de la météo ».

AMÉNAGEMENT, TOURISME ET BIODIVERSITÉ

La perspective d'une transition écologique rejoint celle du choix d'un modèle de développement et de société, tant les modes de vie, de production et de consommation sont étroitement liés à la préservation des espaces naturels et de la biodiversité. Sur une île héritière d'une tradition agropastorale ancestrale, la maîtrise foncière est un enjeu déterminant pour la sauvegarde et la promotion d'une agriculture permettant de réduire la dépendance alimentaire avec l'extérieur et de privilégier les circuits courts. Une réflexion menée notamment dans le cadre du Padduc (Plan d'aménagement et de développement



Étroitement liées à la préservation des espaces naturels et de la biodiversité, la problématique de l'aménagement et la gestion des flux touristiques restent déterminantes dans le cadre de la définition d'un modèle de société et de développement durable. GT

durable de la Corse), qui définit à ce titre l'inconstructibilité des ESA (espaces stratégiques agricoles) et ERC (espaces remarquables et caractéristiques). « Au plan de l'urbanisme et de l'aménagement, il s'agit de faire respecter ces espaces, les lois Littoral et Montagne, et de limiter la fréquentation des espaces sensibles, sans complaisance ni adaptation, insistent les membres de la coordination Terra. Cela passe par un contrôle de légalité efficace pour empêcher les nouvelles constructions dans les zones à risques (submersion, inondation, mouvement de terrain, éboulements) et lutter contre le mitage du territoire. Il est crucial de respecter les codes de l'urbanisme et de l'environnement dans les documents d'urbanisme, de mettre un terme à l'étalement urbain et aux constructions en nombre bien supérieur aux besoins démographiques dans les zones littorales, ce qui accentue la fracture avec l'intérieur. On constate que les espaces grignotés par l'artificialisation sont en nette augmentation alors que la Loi climat et résilience présente la réduction de moitié du rythme de la consommation d'espaces dans les dix prochaines années pour atteindre l'objectif du zéro artificialisation nette en 2050. Plusieurs maires es-

sentiment que cette mesure est complètement inadaptée par rapport à leurs projets d'aménagement. Mais l'artificialisation des sols est une perte sèche et définitive pour les puits de carbone et tout projet de production vivrière », insistent-ils. Une problématique également indissociable de l'impact des activités, et notamment de la fréquentation touristique, sur l'environnement. Outre l'enjeu relatif aux déchets et à la consommation énergétique, les associations environnementales plaident en ce sens pour la « mise en place de quotas » visant à gérer l'afflux de visiteurs. « Il y a une contradiction totale entre le fait de solliciter des labels - Grand site, Natura 2000, etc. - censés préserver les lieux, mais d'en faire un produit d'appel pour attirer toujours plus de visiteurs », expliquent-ils. Évoquant par exemple le cas de la réserve de Scandola, déchue de son label européen des espaces protégés en 2020. Sur une île où la part du tourisme représente près de 40 % du PIB, la conception d'un tourisme « durable » et « responsable », soutenu par diverses initiatives sur les territoires - écolabels, promotion de l'« arrière-pays » et du hors-saison -, semble plus que jamais à privilégier.